

## RESOLUCIÓ DE LA SINDICATURA DE GREUGES DE BARCELONA

### QUEIXA PRESENTADA RELATIVA A DRET A UNA CIUTAT HABITABLE I SOSTENIBLE (CIRCULACIÓ, CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA I ACÚSTICA)

#### ANTECEDENTS

##### Descripció dels fets objecte de la queixa

En data 11 de febrer de 2022, l'interessat va presentar una queixa en aquesta Sindicatura en què manifestava la seva disconformitat amb les afectacions que pateix com a veí del carrer Viladomat arran de la reurbanització del Mercat de Sant Antoni i entorns. Manifestava que s'ha incrementat el volum de vehicles que circulen pel seu carrer a causa de la restriccions aplicades al carrers Borrell i Rocafort. Aquest fet comporta afectacions a nivell de contaminació atmosfèrica i acústica.

L'any 2018, l'Ajuntament l'havia informat del procés d'implantació de les superilles dins el procés de canvi cap a una ciutat més sostenible, habitable i saludable. El carrer Viladomat, un cop creuat el carrer Sepúlveda, havia passat de 8.498 vehicles/dia a 10.387 (un increment del 18,2%). Tot i això, la capacitat d'un carrer tipus de l'Eixample amb dos carrils era d'uns 20.000 vehicles/dia, per tant estaria al 50% de la seva capacitat màxima. En relació al soroll, es preveia a mig termini una reducció del trànsit del 21%, amb efecte directe en la contaminació acústica. S'afegia que es considerava la Superilla Sant Antoni (carrers Viladomat – Gran Via - Calàbria - Diputació) zona d'interès especial dins els programa d'ajuts a la rehabilitació per millorar l'aïllament acústic dels habitatges i es remetia a un enllaç amb la informació corresponent.

L'any 2021, la resposta municipal corresponent a la queixa, amb codi de resolució #JXD5991, afirmava que el carrer Viladomat és un carrer de la xarxa bàsica de mobilitat del trànsit i que això impedia prendre mesures més dràstiques de pacificació. Tot i això, es seguiria treballant per reduir el trànsit d'aquella zona. Afegia que, malgrat la reducció d'un carril de circulació del carrer Rocafort, a finals de 2020, no s'havia detectat un increment de circulació al carrer Viladomat, més aviat al contrari, ja que havia estat un 30% inferior al mateix període de l'any anterior.

##### Actuacions fetes

Admesa a tràmit la queixa, la Sindicatura va iniciar la instrucció de l'expedient. Va estudiar els fets i la legislació aplicable, amb la finalitat de valorar si s'havien aplicat els **principis de bona administració** per a la salvaguarda dels drets fonamentals a la ciutat.

Un cop examinat el contingut de la queixa i la documentació aportada per la persona interessada, es va considerar convenient dirigir-se a l'**Àrea d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat** per tal de conèixer les intervencions realitzades en relació amb la queixa presentada.

En data 16 de febrer de 2022, es va sol·licitar a aquest organisme la informació necessària per a l'estudi de la queixa.

## Resposta dels òrgans afectats

En data 7 d'abril de 2022, aquesta Sindicatura va rebre la informació sol·licitada a la segona Tinència d'Alcaldia d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat. La resposta incloïa un informe emès per la Gerència d'Ecologia Urbana que deia el següent:

### 1. Sobre el volum de circulació

En resposta a la sol·licitud de la Sindicatura de dades relatives a la circulació pels carrers Viladomat, Borrell i Rocafort, entre Gran Via de Les Corts Catalanes i l'avinguda Paral·lel, durant els anys 2018 a 2022, la Direcció de Serveis de Mobilitat disposa de dades d'aforament de punts concrets de la ciutat, que estan disponibles a l'OpenData de l'Ajuntament:

- Dades relatives als equipaments de mesura d'aforaments de mobilitat de la ciutat de Barcelona:  
<https://opendata-ajuntament.barcelona.cat/data/ca/dataset/aforaments-descriptiu>
- Dades relatives al detall dels aforaments de mobilitat a la ciutat de Barcelona (valor IMDs):  
<https://opendata-ajuntament.barcelona.cat/dataset/aforaments-detall>

En concret, per a l'àmbit de la queixa formulada, es disposa d'aforaments al carrer Rocafort després de Tamarit (estació 3024) i a Viladomat després de Parlament (estació 3030). **Les dades de trànsit del carrer Viladomat per a l'any 2021 mostraven una disminució del trànsit del 27% en comparació al mateix període de l'any 2019 (any pre pandèmia).** Al carrer Rocafort després de Tamarit la reducció de trànsit entre 2019 i 2021 va ser del 22%.

Id_aforament	Ubicació	IMD mitjana dia feiner			
		2018	2019	2020	2021
3024	Rocafort (després de Tamarit)	-	5.624	4.055	4.381
3030	Viladomat (després de Parlament)	9.687	10.266	6.045	7.502

Per tant, es conclou que, tot i la reducció d'un carril al carrer Rocafort, el trànsit del carrer Viladomat també s'ha vist reduït, en comparació a la situació dels anys 2018 i 2019.

### 2. Sobre els nivells de contaminació acústica i atmosfèrica

Les dades de qualitat de l'aire i de soroll es poden consultar al visor de dades ambientals:  
<https://ajuntament.barcelona.cat/mapes-dades-ambientals/qualitataire/ca/>

Aquestes dades provenen d'una modelització basada en les dades registrades de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la **Contaminació Atmosfèrica** (XVPCA). En el cas de Sant Antoni, es calibren anualment amb els diferents estudis que es fan dins del marc de la superilla i amb els punts de mesura que es fan a nivell de ciutat.

En concret, per al carrer Viladomat entre Sepúlveda i Tamarit, les dades de contaminació de l'aire són:

- NO<sub>2</sub>: Entre 30 i 40 µg/m<sup>3</sup>
- PM<sub>10</sub>: Entre 20 i 30 µg/m<sup>3</sup> entre Sepúlveda i Floridablanca i menys de 20 µg/m<sup>3</sup> entre Floridablanca i Tamarit
- PM<sub>2.5</sub>: Entre 10 i 15 µg/m<sup>3</sup>

Per tant, en relació als tres contaminants analitzats, es respecten els valors límit de la Unió Europea.

Les **dades de soroll** s'actualitzen cada cinc anys, d'acord amb el que estableix la normativa vigent. Durant els propers mesos estaran disponibles on-line les dades de 2021. A dia d'avui, les dades disponibles són de 2017. En concret, per al mateix tram indicat anteriorment, les dades facilitades són:

- Soroll diürn (Ld): entre 65 i 70 decibels
- Soroll nocturn(LN): entre 55 i 65 decibels

### **3. Actuacions dutes a terme per l'Ajuntament en relació a l'increment de circulació.**

S'han dut a terme treballs per transformar les grans avingudes de la ciutat, com ara la Meridiana, la Diagonal, la Gran Via o la Via Augusta, per fer-les més habitables mitjançant la reducció del trànsit i la capacitat viària, i l'ampliació dels espais de vianants, espais verds o carrils per a bicicletes.

Ahora, es realitzen actuacions per a la millora del transport públic.

D'aquestes intervencions es fa un seguiment de l'evolució de diferents indicadors, entre ells, el volum de trànsit. En cap cas, s'ha detectat una situació d'increment de trànsit destacable que no compensi la reducció global del trànsit motoritzat.

### **4. Sobre la Superilla Sant Antoni com a zona d'interès especial dins del programa d'ajuts a la rehabilitació per millorar l'aïllament acústic dels habitatges**

Els ajuts van estar disponibles durant els anys 2017, 2018 i 2019 i a la convocatòria s'hi especificava:

#### e. Superilles

En els àmbits de la ciutat on s'implanti el Programa de superilles, es redactarà un Pla d'Acció que definirà el tipus de mobilitat de cada carrer: xarxa bàsica, xarxa local i xarxa veïnal. En el moment que aquest Pla d'Acció estigui aprovat, els edificis que tinguin façana als carrers de la xarxa bàsica i local disposaran d'un increment del percentatge previst per a cada actuació en a convocatòria en un 10% i el topall de subvenció en 10.000€ per actuació.

Els plànols d'aquests àmbits es podran consultar en les Oficines de l'Habitatge de Barcelona.

Aquests ajuts es van dissenyar després de la implementació de la superilla pilot del Poblenou, en base a peticions veïnals. Tanmateix, tres anys després es va deixar d'oferir ja que no constava interès per part de la ciutadania.

### **5.- Accions de comunicació dirigides al veïnat del carrer Viladomat sobre les modificacions efectuades al seu entorn en els darrers quatre anys**

Es va convidar el veïnat del carrer Viladomat a totes les sessions d'informació i participació de la superilla de Sant Antoni, des de principis de l'any 2007. A l'enllaç següent es poden consultar les reunions i actes:

<https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca/content/sant-antoni>

La resposta s'acompanyava de documentació i calendaris de les diferents trobades efectuades i de les fases de participació (Grup impulsor, AMPAS, veïnatge, comerciants, Consell de Barri) efectuades entre febrer i desembre de 2017 i maig de 2018 i desembre de 2019.

## **6. Mesures compensatòries per al veïnat afectat per l'increment de circulació**

Les actuacions dins el Pla de Mobilitat Urbana, o la Zona de Baixes Emissions, permetran una reducció del trànsit global a la ciutat d'un 25 % en els propers anys. Les diferents mesures i l'augment de conscienciació sobre l'afectació a la salut individual i col·lectiva han de facilitar el canvi d'hàbits de la ciutadania i tindran un impacte positiu envers tota la ciutadania (qualitat de l'aire, soroll, etc.).

Per tant, no es plantegen actuacions específiques per a determinats carrers, tot i que l'objectiu és que tots acabin tenint menys trànsit i sent més amables per a les persones que hi viuen i s'hi desplacin a peu.

## **CONSIDERACIONS**

### **1. Sobre la reordenació de la mobilitat**

Tot i que la queixa se centra específicament a l'entorn del carrer Viladomat arran la reurbanització de la zona del Mercat de Sant Antoni i les restriccions a la circulació als carrers del voltant, en especial carrers Borrell i Rocafort, en essència es refereix a les polítiques i accions de reordenació de la circulació i la mobilitat a la ciutat de Barcelona.

La Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat reconeix el dret al medi ambient (article XVIII) i, amb aquesta finalitat, indica el compromís de les autoritats municipals per adoptar polítiques de prevenció de la contaminació, incloent-hi la contaminació acústica. També reconeix el dret a la circulació i a la tranquil·litat a la ciutat i disposa que el municipi defineixi les àrees completament reservades, o reservades en determinats moments, als vianants i encoratja l'ús dels vehicles no contaminants (article XX).

Cal destacar que el 25 de setembre de 2015 l'Assemblea General de les Nacions Unides va aprovar l'Agenda 2030 de Desenvolupament Sostenible, que es desplega mitjançant un sistema de 17 objectius de desenvolupament sostenible (ODS), a través dels quals es proposa abordar els grans reptes globals. L'Ajuntament de Barcelona va assumir el compromís amb els ODS i va adoptar una Mesura de Govern sobre l'Estratègia d'Impuls de l'Agenda 2030. El cas que ens ocupa es relaciona amb els ODS 11 (ciutats i comunitats sostenibles) i 13 (accions per combatre el canvi climàtic).

Per tant, l'Ajuntament de Barcelona està compromès en la implementació de mesures per tal de promoure la **lluita contra el canvi climàtic, la millora de la qualitat de vida i la salut de la ciutadania**, i intervé en un dels àmbits on té més capacitat de decisió, com és l'ordenació i disciplina del trànsit de vehicles.

La concreció i execució de l'ordenació del trànsit cal situar-la dins l'àmbit de la **potestat discrecional de l'Administració**, que es regeix per criteris tècnics que, en sí mateixos, resten fora de l'àmbit de supervisió d'aquesta Sindicatura.

Des d'una perspectiva del dret a la bona administració, **l'exercici de la discrecionalitat implica ponderar els diferents interessos, els fets i els dret afectats**.

En el cas que ens ocupa, el **Pla per a la Reducció de la Contaminació Acústica de la Ciutat de Barcelona 2010-2020** ja incloïa l'embrió del que serien les *superilles* en proposar l'increment de zones per a vianants per tal de fomentar els desplaçaments a peu i reduir així el trànsit rodat de particulars, així com disminuir la contaminació acústica provocada.

En la mateixa línia, el 29 d'abril de 2021 es va presentar l'estratègia per produir un canvi de model de ciutat sota el concepte «**Superilla Barcelona**». Aquesta estratègia té com a objectius reduir la velocitat i el trànsit de vehicles privats motoritzats a tota la ciutat, potenciar altres mitjans de transport i disminuir l'estacionament en superfície.

## 2. La contaminació acústica i ambiental

L'informe de l'Ajuntament conclou que, tot i la reducció d'un carril de circulació al carrer Rocafort, l'any 2021 el trànsit es va reduir un 27 % respecte de l'any 2019.

Pel que fa a la contaminació acústica i ambiental, la pàgina web de l'Àrea d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat conté mapes amb dades relatives a la qualitat de l'aire i la contaminació acústica de la ciutat.<sup>1</sup>

Tanmateix, la informació, com ja em comentat, no està actualitzada i únicament fa referència a:

- a) **Qualitat de l'aire: anys 2018, 2019 i 2020.** La cerca del carrer Viladomat permet observar com els anys 2018 i 2019 aquesta via figurava de color vermell (per sobre dels límits de la UE) però, en canvi, l'any 2020 és de color verd, és a dir, per sota d'aquesta límits.
- b) **Qualitat acústica:** El Mapa Estratègic de soroll (MES) és un conjunt de mapes que serveixen per avaluar globalment l'exposició de la població al soroll produït per diferents fonts de soroll en una zona determinada. A més, són la base per a l'elaboració de plans d'acció. S'elaboren cada cinc anys i s'utilitzen com a eina de gestió per a la millora i reparació de la qualitat acústica. Consta de mapes de soroll, de capacitat acústica i estadístiques de població exposada. Estan disponibles els **MES dels anys 2009, 2012 i 2017** com a últim any de referència.

Aquestes dades, tot i no estar actualitzades, permeten concloure que una **reducció del trànsit hauria de correspondre a una disminució de la contaminació atmosfèrica i sonora.**

No obstant això, **caldrà estar amatents a les noves dades per poder fer un seguiment i una valoració del cas.**

## 3. Informació i participació ciutadana

Tot i la legitimitat de les actuacions, és important poder oferir a la ciutadania la informació tècnica i objectiva necessària sobre aspectes clau relacionats amb la mesura, com ara l'impacte en la mobilitat.

El dret a la informació està previst en l'article XI de la Carta Europea de Drets Humans a la Ciutat, segons el qual els ciutadans i les ciutadanes tenen dret a ser informats de tot allò que afecta la vida social, econòmica, cultural i administrativa local. **Les autoritats municipals es comprometen a oferir els mitjans perquè la informació que afecti la població sigui accessible, eficaç i transparent.**

En general, les diferents webs municipals relatives a la mobilitat i als objectius del canvi de model de mobilitat a la ciutat, presenten en conjunt **dades poc actualitzades i amb escassa referència sobre l'avaluació de resultats de les mesures implementades.**

A més, sobta que fa tres anys es deixessin d'oferir ajuts per a la rehabilitació i millora de l'aïllament acústic dels habitatges «per manca d'interès de la ciutadania». **Potser caldria**

<sup>1</sup> <https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/ca/mapes-dades-ambientals>

**reconsiderar la informació que es trasllada a la ciutadania i/o les condicions que s'estableixen per accedir a ajudes i/o subvencions.**

Per aquesta raó, i d'acord amb l'aplicació del Principi de transparència en l'acció de l'Administració, regulat per la Llei 19/2014, de 29 de desembre, de transparència, accés a la informació pública i bon govern, **l'Administració hauria de donar a conèixer la informació relativa als seus àmbits d'actuació, així com els informes i dictàmens que condueixen a l'adopció i aplicació de mesures que afecten la ciutadania, així com els resultats de les avaluacions.**

La Carta Europea de Drets Humans a la Ciutat (article XIX) indica que els ciutadans i les ciutadanes tenen dret a un desenvolupament urbanístic ordenat que garanteixi una relació harmoniosa entre l'hàbitat, els serveis públics, els equipaments, els espais verds i les estructures destinades a usos col·lectius. També preveu que les autoritats municipals duguin a terme, amb la participació de la ciutadania, una planificació i una gestió urbanes que assoleixin l'equilibri entre urbanisme i medi ambient.

En aquest cas, des de l'Ajuntament s'ha aportat informació suficient sobre els diferents processos de participació i d'informació que s'han efectuat en relació a la intervenció que motiva la queixa.

## **DECISIÓ**

D'acord amb el que disposen l'article 143 de la Carta Municipal de Barcelona i el Reglament que regula la Sindicatura de Greuges de Barcelona, aquesta institució té com a missió valorar si s'ha produït un greuge. Un cop considerats els fets i les normes aplicables, conclou que, en aquest cas, **l'actuació de l'Administració s'ajusta a l'exercici de la seva potestat discrecional pel que fa a la reordenació de la mobilitat. A partir de la informació de què es disposa, podem deduir que les mesures implementades tendeixen a millorar les dades mediambientals.** Tanmateix, caldrà fer-ne el degut seguiment i avaluació d'acord amb les dades actualitzades de què disposarà properament el consistori.

Això no obstant, aquesta Sindicatura emet la següent decisió:

- **Recomanar a la Segona Tinència d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat** que doni seguiment de les mesures de restricció de la circulació dels carrers Rocafort i Borrell que puguin afectar al carrer Viladomat i entorns en relació a la contaminació acústica i sonora; que n'avaluï l'eficàcia i els efectes; i informi a la Sindicatura i a la persona interessada dels resultats.
- **Recomanar a la segona Tinència d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat** que informi a la Sindicatura i al promotor de la queixa de les dades actualitzades sobre els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica de la ciutat de Barcelona, en concret a l'entorn del carrer Viladomat.

Aquesta resolució es comunicarà a l'òrgan municipal competent, se'n donarà compte al Plenari del Consell Municipal en l'informe anual reglamentari i s'informarà la persona interessada del seu contingut.